Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
Carpetas Nos. 2202 y 2054 de 2017

Versión Taquigráfica N° 1334 de 2017

EMPRESA CONCESIONARIA DE LAS TERMINALES DE MALDONADO URUGUAY TRANS

ASOCIACIÓN DE FUNCINARIOS DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE ARQUITECTURA

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 15 de noviembre de 2017

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Martín Tierno.
MIEMBROS:	Señores Representantes Oscar De los Santos, Daniel Caggiani, Felipe Carballo, Omar Lafluf, Juan José Olaizola y Adrián Peña.
INVITADOS:	Por la empresa concesionaria de las terminales de Maldonado concurren los señores Álvaro Hualde y Miguel Galán. Por la Dirección Nacional de Arquitectura del MTOP concurren los señores Sebastián Alejandro, Presidente; Alejandro Benítez, Secretario General; Mario Sima, Secretario de Organización y Carlos García, Tesorero.
SECRETARIA:	Señora Doris Muñiz.
PROSECRETARIA:	Señora Viviana Calcagno.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno). Habiendo número, está abierta la reunión.

Corresponde reconsiderar el proyecto de ley "Evaristo Guerra Mattos. (Designación al tramo de la Ruta Nacional Nº 81 comprendido entre el Km 0 (Santa Lucía) y el Km 97.100 (Montes), del departamento de Canelones)". Debemos votarlo nuevamente para que todos los presentes podamos firmarlo y pueda ser presentado a la Cámara.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar). Propongo como miembro informante de este proyecto al señor diputado Adrián Peña y a usted, señor presidente, como miembro informante del proyecto "Puerto José Carbajal 'El Sabalero'".

(Apoyados)

SEÑOR PRESIDENTE. La Secretaría de la Cámara cumplió con nuestra solicitud en cuanto a que fuera remitido a esta Comisión el proyecto "Gerardo Hernán Matos Rodríguez. (Designación al tramo de la Ruta Nacional N° 1 (Vieja) comprendido entre las progresivas 22km 000 y 26km 200, en la localidad de Rincón de la Bolsa, departamento de San José)". Luego de conversar aquí hicimos esa propuesta a fin de archivarlo, debido a que se había generado una confusión porque la designación de este tramo ya había sido votada por la Junta Departamental de San José con ese nombre.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar). Una consulta: ¿la Junta Departamental pone el nombre de Gerardo Hernán Matos Rodríguez a la Ruta Nacional Nº 1 vieja?, ¿se trata de un tramo departamental?

SEÑOR PRESIDENTE. Exactamente.

De acuerdo con lo dispuesto por el artículo 135 del Reglamento, se va votar el archivo de la Carpeta Nº 2054.

(Se vota)

——Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

(Ingresa a sala una delegación de la empresa Maldonado Trans, concesionaria de las terminales de Maldonado)

——Damos la bienvenida a la delegación de la empresa Maldonado Trans, concesionaria de las terminales del departamento de Maldonado, integrada por los señores Álvaro Hualde y Miguel Galán.

La Comisión recibió a las empresas de transporte que hacen uso de las terminales de Maldonado y a la Dirección de Tránsito de la Intendencia y nos resta recibir al director nacional de Transporte, que se comprometió a venir. Les hemos enviado las versiones taquigráficas correspondientes a esas visitas y estamos interesados en conocer la opinión que tienen ustedes, como parte de este conflicto que se ha generado, para intentar mediar o acercar a las partes porque, como saben, no tenemos muchas potestades a nivel departamental. Este es un tema que preocupa mucho al departamento de Maldonado; a los usuarios de las terminales; imagino que también a ustedes, como concesionarios; a la Intendencia y a las empresas. A la vez, según dijo el director de Tránsito, el ministro está preocupado por este asunto, al igual que el director nacional de Transporte.

SEÑOR HUALDE (Álvaro). Nosotros no hemos traído una ponencia inicial. Fuimos citados a la sesión y estamos dispuestos a contestar las preguntas que nos planteen.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar). Muchas gracias por asistir. Nuestra invitación se debe a que sería interesante saber cuál es la situación de la empresa concesionaria, con qué empresas tienen el problema ya que, según escuché, hay deudas del toque de andén y cómo era la situación anterior, porque la Intendencia manifestó que también antes había problemas.

SEÑOR HUALDE (Álvaro). La situación actual es la siguiente. A partir del 2 de mayo, tuvimos la concesión de las terminales de Maldonado, Punta del Este, San Carlos y Piriápolis. Nosotros ganamos una licitación pública en la que se establecía que podíamos cobrar alquileres, un precio del toque de andén fijado por la Junta Departamental, la publicidad y otros elementos, y teníamos que hacernos cargo de todo el funcionamiento de las terminales y su administración. Al día de hoy, hay seis empresas que se encuentran al día con el pago del toque de andén. Estas son TTL, COT, Copsa con una salvedad, porque está al día en el pago del toque de andén pero mantiene una deuda; nos planteó empezar a pagar el toque de andén y que congeláramos la deuda y la refinanciáramos en determinado período, y estamos en negociaciones para el pago de la deuda anterior, del 2 de mayo hasta el 1º de noviembre , Buquebús, Ega y Colonia Express.

Después tenemos otras empresas, que son Turismar, Bruno, Emtur y Tur Este, que dieron por finalizadas las negociaciones hace treinta días. Esas empresas no reconocen el decreto departamental que las obliga a pagar el toque de andén y asumen la posición de que eso no está previsto en sus costos y no lo tienen que pagar. Nos comunicaron eso y nosotros, a la vez, lo informamos a la Intendencia, y se procedió según lo que estaba expuesto en la licitación, con la prohibición de entrada de esas empresas mientras mantuvieran la posición de no pago y de no negociación. Se tomó esa medida porque dieron por terminada la negociación. El resto de las empresas está en algún tipo de negociación por adeudos, por alquileres o por lo que sea.

Puntualmente, la medida que más preocupa a todo el espectro político y a la población, que es el no ingreso a las terminales, es porque no se cumple con una ley departamental que nosotros no tenemos potestad para modificar. Nosotros tenemos que exigir el pago porque a nosotros nos exigen que cobremos esa tasa.

SEÑOR PRESIDENTE. ¿Se iniciaron acciones judiciales?

SEÑOR HUALDE (Álvaro). Se citó a conciliación. Cuando empezamos la concesión, lo primero que hicimos, a los treinta días, fue citar a conciliación, lo que fue muy mal tomado por las empresas, porque entendieron que, en el medio de una negociación, judicializar el tema y citarlos al juzgado era nocivo para la negociación posterior.

Ahora tenemos todo pronto para comenzar las acciones legales. No hemos empezado porque estamos apostando a la negociación.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar). El invitado dijo que cuando comenzaron con la concesión llamaron a las empresas que debían de antes.

SEÑOR HUALDE (Álvaro). No, nosotros no tenemos nada que ver con lo que pasó antes. Nos hacemos cargo a partir del 2 de mayo en adelante; lo que pasó antes es un tema de la Intendencia y yo no tengo conocimiento.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar). ¿Son deudas muy grandes las de las cuatro empresas que no están al día?

SEÑOR HUALDE (Álvaro). No traje los números, pero no son deudas muy grandes. No sé cómo catalogarlas de grandes o no grandes. Cada toque de andén son $ 160 o $ 180. No sería una deuda impagable.

SEÑOR PRESIDENTE. Con respecto a los locales comerciales de la terminal, las empresas también reclamaron que ustedes no les habían puesto precio a esos locales o estaban negociándolos. ¿En qué está esto?

Cuando vinieron las autoridades de la Intendencia no tenían conocimiento de ese tema. Sabían cuánto cobraban por toque de andén, pero no por el alquiler de locales.

SEÑOR HUALDE (Álvaro). En cuanto a los locales comerciales, nuestra empresa decidió, en principio, como era una situación nueva porque empezaban a pagar empresas que hacía años que no pagaban el toque de andén ni alquileres ni luz ni agua ni nada, separar dos aspectos: por un lado, la parte netamente legal, que refería al pago de la tasa de toque de andén y, por otro, una netamente comercial, que era la relativa a los alquileres.

Ellos están hoy en la situación de ocupantes precarios de los locales. Entonces, todos tienen juicios iniciados y tienen interpuestos recursos de nulidad del desalojo que planteó la Intendencia. Entendimos que no era el momento adecuado para negociar un alquiler con una persona que tenía un recurso interpuesto y cuya situación jurídica dentro de la terminal no estaba resuelta. Por eso, empezamos por regularizar el tema de la tasa de toque de andén y luego conversamos sobre los alquileres.

Igual eso ha avanzado mucho. Eso fue al principio. Ahora todos tienen sus precios de alquileres, todos saben lo que van a pagar de gastos comunes y, en algunos casos, les ofrecimos gratis los alquileres.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar). No estuve en la sesión pasada, pero leí la versión taquigráfica de la presencia del director de Tránsito.

La empresa gana una licitación para las terminales de Punta del Este, Maldonado, San Carlos y Piriápolis. Hay una oferta que gana por unos US$ 100.000 de pago de canon por año, que ya hizo efectivo la empresa. En esa licitación, la Intendencia transfiere la competencia de la gestión de las terminales a la empresa que gane, lo que significa la posibilidad de impedir o no el acceso de las empresas de transporte a las terminales del departamento de Maldonado. Cuando se corta el acceso a la terminal de Maldonado, hay participación del personal inspectivo de la Intendencia. ¿El corte de la empresa fue una decisión de la Intendencia? ¿Fue coordinado? ¿Fue una acción de respaldo casual o fue una definición estratégica en la gestión de las terminales?

También quiero saber si, efectivamente, el canon ha sido pagado o no.

Con respecto al toque de andén para que quede constancia en la versión taquigráfica, porque hay interpretaciones distintas , quisiera saber si una empresa que sale de Punta del Este, pasa por Maldonado y por San Carlos, paga un toque de andén en cada terminal.

La siguiente pregunta tiene que ver con un tema de privados, por lo que podrían no responder, si no lo desearan. Entre el cálculo del canon y el pago del toque de andén tiene que haber una relación directa, porque hace a la ecuación económica de cualquier licitación. ¿Cuál es la estimación de la empresa de la renta o el alquiler de los locales existentes en estas terminales? Si es posible, nos gustaría saber cuál fue es esa ecuación.

SEÑOR HUALDE (Álvaro). Nosotros no tenemos potestades para cerrar las terminales. Tenemos potestades para impedir el ingreso a aquellas empresas que no cumplan con el pago estipulado. Según consta en al respuesta 10 de la licitación, se pregunta puntualmente a la Intendencia qué medidas puede tomar el concesionario para recibir ese ingreso. Al no recibirlo, hay que comunicarlo al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y sí se puede impedir el ingreso a las empresas que adeudan el toque de andén.

Cuando se toma la decisión, al estar la respuesta en las preguntas, se estima que es un derecho del concesionario. Después de seis meses de negociaciones, dado que no había resultados y que había pasado tiempo sin que se produjeran avances en las posiciones de la Intendencia y de las empresas que utilizaban el servicio, tomamos la decisión de no permitirles el ingreso a una terminal hasta que regularizaran su situación.

La Intendencia no participa. No había personal inspectivo de la Intendencia fiscalizando eso. Había personal nuestro, con chalecos reflectivos que fueron interpretados como si fueran funcionarios municipales, porque todos los chalecos reflectivos son muy parecidos. Lo que la Intendencia hace después de que las empresas empiezan a parar sobre la Avenida Roosevelt, generando peligro, es mandar a inspectores a tratar de canalizar el tránsito sobre esa avenida, pero no participaron en ningún momento de ningún cierre ni hablaron con las empresas. A nosotros no nos consta. Nosotros teníamos personal ejerciendo la tarea de fiscalización de ingreso a la terminal.

Con respecto a la otra pregunta que hizo el diputado De los Santos, a través del Decreto Nº 3961 se legisló el pago por tramo en Maldonado. Un ómnibus que arranca de Punta del Este, cuyo destino final es a más de noventa kilómetros, paga determinada cifra. En caso de tocar otras terminales tiene una cuota aparte. Por ejemplo, un ómnibus de COT que sale de Punta del Este con destino a Montevideo, paga 0,15 UR en la terminal de Punta del Este, o sea $152. Al pasar por Maldonado y utilizar la terminal paga 0,03 UR más, o sea, $ 30,46. Si ese mismo ómnibus pasa por Piriápolis paga 0,03 UR más, o sea $30,46 adicionales. Entonces, un ómnibus que sale de Punta del Este, que pasa por Maldonado y por Piriápolis, tiene que pagar un total de $ 213,22. Si pasara por todas las terminales el costo estaría topeado en 0,21 UR más IVA, pero no se dan esos casos.

SEÑOR PRESIDENTE. ¿Y la empresa cuánto le cobra al usuario?

SEÑOR HUALDE (Álvaro). No tengo ni idea de cuánto es la tasa de embarque, pero creo que alrededor de $ 16 o $ 18 a cada pasajero, dependiendo del tramo.

Con respecto a la última pregunta del diputado De los Santos, que refiere a negocios privados de la empresa, preferimos no responder.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar). Me gustaría saber qué perspectiva de solución ven ustedes, teniendo en cuenta que se viene el verano. ¿Cuál es la principal traba que hay hoy para poder encontrar una solución? Parecería bastante lógico que hay que cobrar lo que está estipulado, pero nosotros tenemos la obligación de ver en qué medida podemos ayudar a solucionar este tema.

SEÑOR HUALDE (Álvaro). Como administradores hemos intentado dentro de nuestra ecuación económica hacer las mayores concesiones posibles. En San Carlos, que es donde tenemos una dificultad incomprensible, la variable que podemos manejar son los alquileres. A Rutas del Sol y a Cynsa, que son dos empresas grandes, no les va a hacer mucho perder $ 180 por ómnibus. Sin embargo, nosotros les ofrecimos los locales gratis sin pagar gastos comunes ni luz, con el fin de mantenerlos, porque una terminal sin empresas de ómnibus no tiene sentido de ser. En realidad, ese ómnibus que va de Montevideo hacia Rocha y pasa por la terminal de San Carlos utiliza la terminal de una manera distinta a la de Punta del Este o Maldonado, donde la gente está ahí, compra su boleto, etcétera. En ese sentido les asiste razón. Por eso manejamos la posibilidad de dejarles el alquiler gratis. Lo demás no tenemos potestades para cambiarlo, pero estamos dispuestos a cualquier tipo de negociación y en cualquier ámbito. Estamos en este ámbito, que para nosotros es totalmente ajeno. Nosotros somos privados. Venimos con buena voluntad para buscar una solución.

En cuanto al futuro nosotros creemos que la lógica va a primar ante la irracionalidad. Las empresas tienen que funcionar dentro de la terminal de ómnibus y éstas tienen que tener un estado decoroso, con concesionario o sin concesionario; tienen que funcionar dentro de un ámbito normal. Debemos poner el esfuerzo máximo para poder lograrlo. Hoy por hoy no hay un camino para recorrer ni desde nuestro punto de vista ni del otro. Desde nuestro punto de vista, la cuestión pasa por seguir cerrando terminales y ejercer los derechos que tenemos por la licitación, mientras que del otro lado la idea es parar donde a ellos les parezca. Ese camino me parece irracional.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Óscar). No recuerdo qué dijeron las autoridades de la Intendencia de Maldonado cuando se les preguntó dónde estaban parando los ómnibus y si podían exigirles que lo hicieran en determinado lugar para evitar un caos en la ciudad.

SEÑOR PRESIDENTE. La Intendencia contestó que hay paradas establecidas y que si paran fuera de ellas tienen la sanción correspondiente.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Óscar). En suma, ellos ganaron una licitación por la concesión de las terminales. Cuando alguien hace una oferta por una concesión lo hace previendo qué ingreso va a tener. Es como cuando se ofrece un peaje: más o menos se tiene el dato de qué cantidad de autos pasan por allí. Vamos a suponer que se van todas las empresas. ¿Pueden parar los ómnibus en cualquier otra parada?

SEÑOR PEÑA (Adrián). En las paradas establecidas, sí, pero las autoridades de la Intendencia dijeron que estaban parando fuera de ellas y que por eso los están multando.

SEÑOR HUALDE (Álvaro). Hay un digesto municipal del año 1983 que regula el funcionamiento del recorrido de las líneas interdepartamentales dentro de la ciudad y estipula que tienen que operar desde la terminales de ómnibus. Lo digo a modo informativo; tampoco nos compete a nosotros.

SEÑOR GALÁN (Miguel). Cuando tomamos contacto con el pliego preguntamos si se podían habilitar nuevas terminales o lugares y nos contestaron que no. Ese es otro ingrediente al problema.

SEÑOR PEÑA (Adrián). En realidad el monto de la licitación, según nos explicaron las autoridades de la Intendencia la semana pasada, no derivó de un cálculo en cuanto a los posibles ingresos y demás sino de solucionar una situación económica que la empresa venía arrastrando, un supuesto déficit en cuanto al mantenimiento de las terminales. Calculando lo que estaban perdiendo fue que manejaron lo del pliego, de acuerdo con lo que manifestó el director.

Un diputado presente preguntó sobre algunos locales que habrían alquilado en montos importantes. Mi pregunta es qué tanto afecta la rentabilidad de la empresa esta situación. Concretamente, quiero saber si la viabilidad del pliego que están obligados a cumplir está en riesgo a raíz de esta situación generada por el no pago de estas empresas.

SEÑOR GALÀN (Miguel). Cuando la empresa hizo su ecuación económica los ingresos por toque de andén representaban el 70%.

Quiero aclarar que lo que se manejó sobre el local del excambio Nelson es una barbaridad mayúscula al punto que todavía lo tenemos en alquiler y no es muy atractivo para nadie.

No recuerdo la otra pregunta del señor diputado Peña. ¿Me la puede repetir?

SEÑOR PEÑA (Adrián). Básicamente refería a cómo afectaba la rentabilidad, pero si los ingresos por toque de andén representaban el 70% y las demás variables no cambiaron sigue siendo lo mismo.

SEÑOR GALÁN (Miguel). Queremos aclarar que los locales de la terminal, sobre todo de Maldonado, están en litigio y no están bajo la posesión del concesionario. Nosotros no tenemos manera de ingresar.

Las empresas que no están ingresando por adeudos en los toque de andén siguen operando dentro de las terminales, utilizando el agua y la luz que el concesionario paga o sea que es a costo nuestro , y vendiendo sus pasajes allí. Tienen sus funcionarios, sus teléfonos, etcétera. Es una situación bastante complicada para el concesionario. Estamos tratando de llegar a un acuerdo pero no tenemos posibilidades porque no hay interlocutor del otro lado.

SEÑOR CARBALLO (Felipe). Me gustaría saber a qué atribuyen esta situación. Es lógico pensar que si se hace un llamado a licitación, y hay una empresa que se presenta y que gana es con las reglas claras. ¿Esta situación se da de la noche a la mañana o es parte de un proceso? Me queda claro cuál es la situación que están viviendo y que los coches se están deteniendo en otros lugares, pero ¿cuál es la interpretación que hacen con relación a eso?

SEÑOR PEÑA (Adrián). Básicamente quería preguntar lo mismo que el diputado Carballo. El estado de situación está definido; la información la tenemos. ¿Qué razón esgrimen las empresas para no pagar? ¿Es un monto elevado? ¿Podría ajustarse? ¿Cuál es la causa del no pago?

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar). Quiero saber cuál es el cronograma de inversión previsto en el pliego, cuál es el flujo de unidades por año y cuál fue la estimación cuando asumieron la concesión.

SEÑOR HUALDE (Álvaro). En cuanto a la pregunta del diputado Carballo, nosotros podemos hacer especulaciones, pero no tenemos una respuesta porque no ha sido expresada en ningún momento. Nosotros especulamos con que las empresas tienen un problema global a partir de un cálculo de una tarifa en el cual no estaba calculado el toque de andén, y hoy en todos los departamentos se están haciendo terminales y ellos ven sus ingresos menguados porque tienen que pagar en todas las terminales que entran. Esa es la explicación lógica que se puede hacer al respecto. Ellos están haciendo fuerza para lograr que ese costo se traslade a la tarifa. En Rocha se abrió una terminal. Allí se cobra toque de andén y ellos pagan. Por algún motivo que nosotros no sabemos eligieron Maldonado para no pagar. No tenemos la respuesta.

Es bueno saber que las empresas de transporte compraron el pliego. Particularmente COT y COPSA compraron el pliego. O sea que estaban en conocimiento de cuánto era el toque de andén y de cuáles eran las condiciones, porque al comprar el pliego tenían la información. Después decidieron no presentarse a la licitación, pero no creo que haya sido por considerarlo caro porque no lo impugnaron. Ellos tenían conocimiento de cuánto era el toque de andén y no impugnaron. No creo que sea por lo caro sino por una posición empresarial. Ellos dicen que no quieren que les sigan poniendo terminales en el transcurso del recorrido sin que se contemple en la tarifa.

En cuanto al cronograma de inversión nosotros no vinimos con números como para responder la pregunta que el diputado nos hace. Quedan treinta meses de concesión y nosotros vamos a cumplir con lo que está pactado, siempre y cuando tengamos los ingresos necesarios para cumplir. En estos momentos se está haciendo lo necesario para que funcionen las terminales pero no se pueden hacer grandes inversiones porque no hay ingresos. En este momento está comprometido el cronograma de obra y las inversiones que se iban a hacer en las terminales. El canon sí lo pagamos.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar). Para tener una referencia, ¿cuántas unidades pasan por año por la terminal de Maldonado?

SEÑOR HUALDE (Martín). No tengo ese dato, señor diputado. Estaba en el pliego. Hay una estimación pero no estoy en condiciones de responder ahora.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar). Vamos a pedir que oficialmente se pida el pliego de condiciones y la adjudicación de la licitación. El sector privado no tiene por qué informarnos, pero tiene que haber una ecuación que haga viable el proyecto y que de alguna forma sostenga la competencia del adjudicatario para hacer cumplir el contrato.

Quiero dejar una constancia porque soy parte de ese proceso. Hay empresas que no pagaban en Maldonado desde hacía mucho tiempo, al margen de la nueva concesionaria. Desconozco el comportamiento en el precio del boleto, el componente del pago de los toques de andén en las terminales de Maldonado, y si eso es parte de una ecuación de las empresas de transporte que están asumidos como costo, como ingreso o como subsidio.

Me parece que sería conveniente pedir esa información al Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas para ver si se puede contribuir de alguna manera.

La solución de este tema tiene que tener un abordaje multicausal, asumiendo responsabilidades.

Me gustaría saber si hay alguna forma de exigir a las empresas que operen desde las terminales. Es probable que con el pliego de condiciones, la información que nos brinde la Intendencia y el Ministerio y la ordenanza mencionada aquí podamos hacer una estimación para contribuir o no a la resolución de un conflicto que, si bien no nos compete porque es entre privados, podemos mediar.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José). Como bien decía el presidente, hemos recibido a distintos actores que están involucrados en la problemática que se generó en Maldonado. Es una problemática que hoy está en Maldonado pero que mañana puede estar en cualquier departamento del país porque es un tema complejo. Los departamentos tienen derecho a concesionar sus terminales departamentales de transporte y los adjudicatarios de las licitaciones tienen derecho a hacerse cargo de las terminales en las condiciones fijadas en la licitación, pero hay un componente que no está a nivel departamental, que es el precio del pasaje, y que tiene una paramétrica. Según lo expresado aquí por varias delegaciones, el tema del toque de andén no está en la paramétrica del pasaje. Ahí hay un problema. Además, el surgimiento de terminales es un proceso a nivel nacional que supone un mejor servicio para los usuarios del sistema del transporte pero también mayores costos. Es un tema que habrá que abordar. Me refiero al tema de costos nuevos que están incidiendo en el transporte y que de alguna manera se van a terminar reflejando en el precio del pasaje.

Como Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas el centro de nuestra preocupación tiene que ser el usuario. Más allá de escuchar a todas las partes lo que me parece positivo para entender la lógica de este conflicto que se generó en Maldonado debemos abordar en forma integral los nuevos servicios que están teniendo los pasajeros, los nuevos costos de las terminales y cómo estos van a terminar influyendo en el precio del pasaje. Me parece que como Comisión es importante tener en claro esto. Por eso creo que, más allá de escuchar a todas las partes lo que me parece positivo , tenemos que entender la lógica de esta diferencia o conflicto que se generó en Maldonado. Tenemos que saber cómo está funcionando el sistema, sus nuevos costos y también darnos cuenta de que el problema se va a tener que abordar en forma integral. Me refiero a los nuevos servicios que tienen los pasajeros, a los nuevos costos de las terminales y a cómo estos van a terminar influyendo en el precio del pasaje.

Entiendo que, como Comisión, es importante que tengamos claro esto y más allá de recibir a todas las partes lo que nos resulta ilustrativo , y de ponernos a las órdenes, eventualmente, para mediar en esta diferencia, que esta vez se suscitó en el departamento de Maldonado, este tema debe ser abordado en diferentes instancias.

A mí me parece que el congreso de intendentes sería un actor importante en la participación de este tema porque hoy se da en Maldonado, pero mañana podrá repetirse en otros departamentos.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar). El artículo 25 del decreto de la intendencia establece que dicha dirección fijará también los puntos de parada, de atención de ascenso y descenso de pasajeros, condicionando la frecuencia de las mismas a la necesidad del usuario. Después se explica que las multas fueron aplicadas por no parar en los lugares autorizados. Más adelante dice asumir una falta por no exigir que ingresen a las

terminales, porque eso también está establecido en un decreto departamental. Y que no lo hacen para no perjudicar a la gente. Entiendo que en algún momento va a ser imposible seguir manteniendo esto.

SEÑOR HUALDE (Álvaro). Con respecto a la duda del señor diputado Oscar de los Santos, debemos remitirnos al artículo 442 del decreto Nº 3461 de la Junta Departamental, del 1 de noviembre de 1983, que establece que las personas físicas o jurídicas que presten servicios públicos de transporte de pasajeros, que tengan como punto de partida, llegada o escala a las ciudades del departamento, están obligadas a utilizar la estación respectiva para sus servicios, en la forma y tiempo que esta ordenanza, los reglamentos o resoluciones administrativas lo dispongan. Igualmente lo harán todas las líneas que atraviesan la zona urbana de un centro poblado. Como forma ilustrativa, aunque no nos compete, quiero decir que en la tarifa de las empresas los toques de andén están previstos. De hecho, el Ministerio autoriza una partida extraordinaria a las empresas para cobrar la tasa de embarque con el fin de financiar el toque de andén. ¿Cómo se calcula esa tasa de embarque? No es algo antojadizo. Es el precio del toque de andén por dos más IVA, dividido por 28. Este es un número aleatorio que se utiliza como ocupación óptima de los ómnibus.

Cuando el 2 de mayo la concesión se hizo cargo de las terminales, se produjo una modificación relativa al cobro de una tasa de embarque. Durante la intendencia anterior se cobraba una tasa de embarque de $10, que no tuvo modificaciones durante un largo período. Cuando nosotros asumimos, el 2 de mayo, a pesar de que nosotros no estábamos pagando, ellos modificaron la tasa de embarque y utilizaron esa fórmula. Es decir, toque de andén por dos, más IVA y dividido 28. En el caso de los ómnibus de corta distancia la tasa de embarque pasó a $16 y a $18 en los de larga distancia. O sea que ya se ocuparon del tema. Las empresas dicen que no les alcanza lo que cobran por tasa de embarque para cubrir los toques de andén.

SEÑOR GALÁN (Miguel). Lo que no sabemos es si en la paramétrica que maneja el Ministerio de Transporte y Obras Públicas que lamentablemente no hemos podido conseguir están previstos los arriendos de los locales en las terminales o localidades donde operan las empresas. Yo estimo que deben estar contemplados.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar). Cuando tengamos la paramétrica vamos a saber cuáles son las obligaciones de las empresas de transporte colectivo de pasajeros interdepartamentales sobre las que tiene competencia el Ministerio y también las ordenanzas departamentales para el transporte interurbano, si tuvieren que utilizarse.

Voy a hacer una precisión que no tiene que ver con las empresas privadas y por eso mis preguntas son muy acotadas. Quien resuelve una licitación es una administración, que establece las condiciones en un pliego a la espera de un resultado. Ese resultado está muy a la vista y tiene que ver con una inversión, dado el mal estado de las terminales que hizo la administración. Así lo hizo constar en la versión taquigráfica, es decir que no era posible mantener ni sostener en la órbita de la intendencia y por ello se llegó a la concesión con un tercero, privado. Y hoy, quien paga el costo de esa transferencia no es la intendencia, sino el usuario que no accede al sistema de transporte. El resultado será una negociación entre el Ministerio y la administración departamental u otras administraciones, en caso que se diera en otros lugares. Hay una ecuación que hay que analizar y en ella el resultado no puede ser el usuario. No corresponde que la empresa tome un riesgo cuando asume una licitación. Lo nuestro tiene que ver con los organismos del Estado, por lo que agradecemos vuestra presencia.

SEÑOR PRESIDENTE. Quisiera saber si están cobrando la tasa de embarque y si es así ¿se la vuelcan a la concesionaria?

SEÑOR HUALDE (Álvaro). La tasa de embarque se discrimina en los boletos que imprimen las empresas.

SEÑOR GALÁN (Miguel). Quiero hacer una pequeña aclaración.

Las empresas que hoy no están ingresando a la terminal de Maldonado, no están cobrando la tasa de embarque. Por ende, los concesionarios, o sea nosotros, tampoco tenemos posibilidades de percibir nada.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar). Lo que acaba de decir el señor Galán me preocupa más, en la medida en que hoy hay una competencia desleal con el resto de las empresas, que sí cobran la tasa de embarque para pagar el toque de andén.

Por otra parte, dado que se van a pedir algunos datos a la intendencia como planteó el señor diputado De los Santos , deberíamos analizar si estas mismas empresas son las que antes tampoco pagaban.

SEÑOR PRESIDENTE. Agradecemos vuestra presencia que enriqueció el panorama de la Comisión respecto a este tema. Tenemos previsto recibir al señor ministro y al director de transporte por otros temas, pero vamos a incluir este y luego de hacer un cierre, prevemos hacer algún planteo a la intendencia departamental para buscar una solución.

(Se retira de sala una delegación de la empresa concesionaria Maldonado Trans)

(Ingresan a sala integrantes de la Asociación de Funcionarios de la Dirección Nacional de Arquitectura)

——Damos la bienvenida a los representantes de la Asociación de Funcionarios de la Dirección Nacional de Arquitectura, señor presidente, Sebastián Alejandro; secretario general, señor Alejandro Benítez; secretario de organización, señor Mario Sima y al tesorero, señor Carlos García.

Ustedes nos habían mandado una nota el día 3 de noviembre por dos motivos. Uno tiene que ver con el proyecto Inosa, que la Comisión archivó y por eso no vamos a referirnos a él. Y también nos planteaban un análisis sobre la situación actual de la Dirección de Arquitectura. Vimos con buenos ojos este análisis, lo que hizo que los recibamos para saber su opinión al respecto. También hablan de un pronóstico. Y nos acaban de entregar un resumen de documentos, que después vamos a colectivizar con los compañeros legisladores. Debe ser una puesta al día de todo lo que ha pasado durante este tiempo.

SEÑOR BENÍTEZ (Alejandro). Aunque ya sabemos que se archivó el proyecto, nosotros les entregamos un estudio que contiene varios documentos que arrancan desde las leyes de creación del Ministerio, de la Dirección de Arquitectura, las potestades legales de esta y las modificaciones más importantes de leyes y decretos que abarcan el trabajo de la Dirección.

En cuanto al funcionamiento de la Dirección en este momento, tenemos que resaltar que ha venido decayendo en muchos aspectos. No es un proceso de dos ni de tres años, sino que se remonta a, aproximadamente, veinte años. Viene decayendo por un tema relativo a los funcionarios, que se jubilan o pasan a otros organismos. Las plantillas no se han repuesto y hemos ido perdiendo las vacantes. Inclusive, las vacantes, como son a nivel del Ministerio, se toman las nuestras para cubrir espacios en otras direcciones.

Estamos en un momento que es prácticamente límite relativo a la aceptación de obras. Y nosotros queremos recomponer esa situación.

Por otra parte, en este momento, la participación de la Corporación Nacional para el Desarrollo está haciendo el trabajo que hacíamos nosotros. O sea, toma los trabajos de arquitectura, hace los proyectos, llama a licitación y por no estar en la Administración Central tiene la facilidad de conseguir la presupuestación de las obras mucho más fácil. Y nosotros tenemos que competir con eso también. Pero, a su vez, con menos funcionarios y con pérdida de capacitación. Precisamente, queremos hacer mención a esto, porque en la pasada oportunidad que estuvimos aquí, mencionamos una cantidad de funcionarios que teníamos, entre obreros y funcionarios de oficina, alcanzando un total de quinientos setenta y cinco. Ya han pasado tres o cuatro meses desde que estuvimos y en este momento tenemos treinta y cinco funcionarios menos. Esa es la proporción, que se va reduciendo cada tres meses. Y no tenemos reposición. También hay que considerar las jubilaciones, pases a otros organismos, gente que fallece, enfermedades. En las obras las enfermedades influyen mucho más porque el funcionariado está envejecido y llega un momento en que no puede trabajar en obras. Entonces, pasan al sector de oficinas pero en la parte de portería. O sea que tampoco hacen una función técnica en la parte de oficinas. Aún así vamos reduciendo el total de funcionarios.

Nosotros entendemos que la Dirección se puede fortalecer, pero también consideramos que debe haber voluntad política para que eso se haga.

Entendíamos que el proyecto presentado podría tener sus matices, pero era un puente de salvación para la oficina. Y tenía posibilidades de funcionamiento, dado que al no estar dentro de la Administración Central, muchas trabas se podían eliminar.

Me permito discrepar con algunas palabras del señor presidente en la sesión donde se solicitó el archivo del proyecto, cuando se decía que la mayoría de los que habían pasado por esta Comisión estaban en contra. Yo revisé las intervenciones de las siete agrupaciones que pasaron por acá y la única que manifestó una oposición abierta fue la Cámara de la Construcción. Su oposición es fruto de ser una competencia. Posteriormente, el gremio de obreros cambió su directiva y la nueva manifestó su oposición.

Nosotros no podemos intervenir en la posición de cada uno, pero entendemos que de siete opiniones brindadas, solamente una o una y media manifestó su oposición. El resto estábamos de acuerdo, con matices, aunque la mayoría de los aspectos se habían salvado porque, inclusive, la última vez que asistimos manifestamos que habíamos planteado cambios y las modificaciones ya habían sido presentadas a la Comisión.

Por todos estos motivos, entendemos que se puede reflotar la Dirección Nacional de Arquitectura y que se debería hacer hasta por el hecho de que las leyes están vigentes y favorecerían su funcionamiento.

A la vez, hay un tema social en el funcionamiento de esta Dirección, porque hace obras en lugares a los que no va ninguna empresa privada.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar). Disculpen la interrupción.

Cuando hablan de que se podría reflotar, ¿a qué se refieren?

SEÑOR BENÍTEZ (Alejandro). Nosotros entendemos que la Dirección Nacional de Arquitectura se podría reflotar. Consideramos valioso el proyecto del Inosa, pero todo necesita una reestructura. El funcionamiento de nuestra Dirección está envejecido, no solo por sus funcionarios, sino por su organización, y necesitamos reestructurarlo, pero consideramos que todo eso necesita voluntad política. Entendíamos que el proyecto del Inosa necesitaba aprobación política, pero para mantener la Dirección funcionando deberían realizarse cambios, porque no pretendemos que exista la cantidad de funcionarios que tenía antes, ya que entendemos que el país y el mundo cambiaron y no hay organización de construcción como la de la Dirección hace treinta o cuarenta años, cuando llegó a tener tres mil funcionarios. Por eso, presentamos algunas propuestas que habíamos hecho hace años y en cuya actualización estamos trabajando; una de las que figura al final de los documentos fue hecha hace cuatro o cinco años, pero de todos modos la vamos a actualizar porque, como la Dirección va cambiando, esas propuestas también deben ir modificándose.

Nosotros entendíamos valiosa esa descentralización para poder funcionar de otra forma. En este momento, en el que el mundo y el país han cambiado, la forma de contratar funcionarios eventuales o que se destinen a obras en la Administración Central se hace muy difícil y muy larga. Mientras nosotros contratamos a los funcionarios, una empresa privada ya terminó la obra. Entonces, necesitamos un mecanismo ágil para contratar funcionarios y conseguir la financiación de las obras, es decir que debemos contar con todas las facilidades que tiene la Corporación para hacer el mismo trabajo. Inclusive, nosotros hemos hecho trabajos para la Corporación, por lo que no estamos tan lejos de eso, pero necesitamos la agilidad de que no disponemos legalmente.

SEÑOR ALEJANDRO (Sebastián). Muchas gracias por recibirnos nuevamente.

Voy a hacer un pequeño resumen de algunos temas que estuvimos analizando.

En principio, se nos presentó un proyecto en el cual no tuvimos participación pero, como entendimos la realidad por la que estaba pasando la Dirección Nacional de Arquitectura, formamos una comisión, nos empezamos a asesorar e intentamos realizarle mejoras para que los compañeros que iban a pasar a ese descentralizado se sintieran más seguros al afrontar ese nuevo emprendimiento. Por lo menos esta organización siempre ha intentado aportar y modificar el proyecto, pensando en que fuera lo más inclusivo posible a fin de atender a la mayor cantidad de funcionarios y que se sintieran partícipes. Siempre reconocimos que este proyecto iba a implicar un cambio y su implementación iba a ser difícil, pero apuntamos a reconocer la situación de nuestra Dirección y, aunque en su momento no fuimos partícipes de la iniciativa, ahora está a estudio y por eso vamos a tratar de contribuir.

Hace pocos días nos reunimos y, al analizar las versiones taquigráficas de la Comisión, nos enteramos de que el proyecto se había archivado. En ese momento nos preguntamos qué pasaría de ahora en más, porque

nosotros veíamos la iniciativa con buenos ojos debido a que la considerábamos una alternativa; para nosotros era una ilusión poder salir de la situación en la que estamos.

Nosotros pretendemos que la Dirección Nacional de Arquitectura tenga un rol social y controle la obra pública. No estamos hablando de que hagamos la obra pública en su totalidad, sino de que la Dirección sea un contralor para ella. También estamos proponiendo que contribuya por administración directa en lugares en los que la sociedad necesita que se hagan determinadas obras que no tienen un gran rédito económico y que al privado no le retribuyen, porque está para otras cosas. Como ustedes sabrán, hemos tenido una participación activa en los planes de emergencia en Dolores y Paysandú; hemos estado en esos lugares y creemos que también podemos aportar mucho desde nuestro lugar en esas situaciones.

La pregunta que nos hacemos ahora es qué va a pasar con la Dirección Nacional de Arquitectura ahora que el proyecto del Inosa se cae.

A raíz de las opiniones vertidas por las organizaciones que han pasado por aquí es de conocimiento de esta Comisión la situación por la que está pasando la Dirección que integramos. Nosotros queremos expresar que creemos en la necesidad de un cambio profundo en la gestión, la organización, los procedimientos actuales y también en los controles que se llevan adelante. Esos son los temas importantes en los que tenemos que empezar a trabajar para poder reflotar la Dirección.

Consideramos que actualmente no se está explotando la Dirección Nacional de Arquitectura en todo lo que puede llegar a dar a la sociedad. Y no solo quiero hacer hincapié en lo que podemos llegar a dar a la sociedad, sino también al propio Estado. Yo creo que una Dirección Nacional de Arquitectura por la que pasara la trazabilidad de la obra pública le haría bien al Estado. A la vez, hemos realizado muchos trabajos relacionados con el patrimonio, y una Dirección que tuviera la trazabilidad de los distintos edificios patrimoniales que tenemos aportaría muchísimo al Estado. Claro que para poder cambiar tiene que haber voluntad de cambio no solo de los trabajadores que así lo estamos manifestando continuamente en distintos ámbitos , sino también de los actores políticos. Esta es una de las razones por las cuales estamos hoy aquí, ya que queremos solicitarles esa voluntad política. Para nosotros sería más fácil dejar las cosas como están; total como habitualmente aparece en la opinión pública , somos “funcionarios presupuestados” entre comillas y nos pueden echar, pero para nosotros es todo lo contrario: somos funcionarios públicos, buscamos ser eficientes con el ciudadano y poder retribuirlo como corresponde y hoy por hoy no lo estamos haciendo. También por eso es que estamos aquí.

Nosotros tenemos muchas ideas que a lo largo de este tiempo no hemos podido volcar. Si bien algún director tomó alguna cosita y la usó para su conveniencia, consideramos que no hemos dado la discusión de fondo que pretendemos. Los aspectos que mencioné tienen que mejorar, como se hace en todas las empresas. Actualmente, todas las empresas tienden a modernizarse y eso es lo que debemos hacer: modernizarnos y analizar entre todos a qué queremos que la Dirección Nacional de Arquitectura se empiece a dedicar.

SEÑOR SIMA (Mario). Quisiera hacer una acotación. Si bien venimos a presentar la situación actual de la Dirección Nacional de Arquitectura dentro de la Administración pública, también contemplamos la posibilidad de desarchivar el proyecto de ley relativo al Inosa; lo tenemos presente porque le hemos dedicado mucho tiempo apoyándolo y viniendo a exponer frente a esta Comisión en tal sentido. Consideramos que puede haber algún actor en contra del proyecto por la forma en que está armado, pero creo que tendríamos que aportar y, partir de esa base, arreglar la Dirección Nacional de Arquitectura, porque si actualmente no hay Dirección descentralizada tal como se propone en el proyecto que presentó nuestro director , no existe un plan B para ella. En tal sentido, entendemos que debería darse una oportunidad más y una nueva discusión.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José). No me queda claro un aspecto del planteo. Por un lado, la Dirección Nacional de Arquitectura, que es centenaria, que tiene una trayectoria muy importante, en los últimos años no ha renovado funcionarios ni se ha aggiornado como debería haberlo hecho y, por otro, el Poder Ejecutivo apostó al proyecto del Inosa. Últimamente, la Comisión resolvió archivar el proyecto del Inosa y ahora ustedes nos dicen que quieren reflotar la Dirección Nacional de Arquitectura pero, además, apuestan al Inosa. No me queda clara la situación porque, a mi juicio, se trata de dos caminos distintos. ¿Ustedes apuestan a la Dirección Nacional de Arquitectura o a un instituto que en la práctica va a sustituir las funciones básicas de esa Dirección? Agradezco si me pueden aclarar esta interrogante.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar). En primer lugar, quisiera complementar la pregunta del diputado Olaizola, porque a mí también la situación me suena un poco contradictoria. Ahora me estoy cuestionando por qué archivamos el proyecto del Inosa, ya que cuando decidimos su archivo y se votó por supuesto entendí que todo el mundo estaba de acuerdo.

En segundo término, quisiera saber si se había creado alguna estructura para el Inosa, aunque mínima, burocrática o lo que fuera, pensando en el futuro.

En tercer lugar, si no se puede reflotar el Inosa, creo que por lo menos se debería usar su criterio, su fundamento y su objetivo y ponerlos dentro de la Dirección Nacional de Arquitectura. Quisiera saber si eso es posible para pensar algo porque, según lo que la delegación dice, nos estamos quedando sin nada: sin el Inosa y con la Dirección Nacional de Arquitectura en el suelo.

La situación es preocupante porque durante toda mi vida he visto el trabajo de la Dirección Nacional de Arquitectura en diferentes obras. Creo que en convenios con las intendencias, por ejemplo, pueden hacer una tarea maravillosa. Entonces, si archivamos el proyecto del Inosa, pensemos juntos qué se puede hacer y analicemos qué podemos aportar.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Creo haber interpretado lo que se plantea. Estamos ante una clara dificultad, porque me parece que el director o el Ministerio encararon hacia el lado del Inosa para realizar las transformaciones que ustedes señalan que son necesarias; ese fue el fundamento del proyecto o de la idea de crear el Inosa. Sin embargo, hoy estamos sin el pan y sin la torta, porque se archivó el proyecto y, debido a que se había jugado a realizar un cambio de esa manera, tampoco se encaró una transformación en la Dirección Nacional de Arquitectura. Todos los que pasaron por aquí señalaron la necesidad de realizar determinados cambios, pero no me queda claro si se podrán instrumentar en la órbita pública. En ese sentido, hay una limitación y eso quedó claro en el trabajo de la Comisión a partir de los diferentes expositores que pasaron por aquí, porque la posibilidad de contratación bajo el derecho privado y determinados regímenes habrían facilitado el trabajo de la Dirección. Yo interpreto de esa manera el proceso que se ha dado, sin cargar con responsabilidades a nadie, porque creo que detrás de todo esto y en cada exposición se ha notado una buena intención en los actores. Creo que a todos los ha movido la jerarquización de la Dirección y la intención de que funcione mejor, sin desconocer la relevancia y el aporte que hace actualmente, que es muy importante. Por lo tanto, tomo las palabras del diputado Lafluf en cuanto a la responsabilidad de tratar de encontrar una solución o un camino de salida en este tema.

Confieso que soy un diputado nuevo y tengo un profundo desconocimiento de temas que tienen que ver con el transporte y la obra pública y, cuando se presentó el proyecto relativo al Inosa, arranqué con una posición casi contraria, porque uno siempre se resiste a crear más burocracia; es casi un acto reflejo. Sin embargo, después de escuchar al Directorio, en la medida en que se comenzaron a aceitar algunos aspectos y comenzamos a hablar con los interlocutores, fui cambiando esa posición. Tanto es así que la semana pasada voté en contra del archivo del proyecto; la mayoría de la Comisión estaba de acuerdo lo que me parece bien , pero me parecía que todavía se le podía dar alguna vuelta más.

Creo que tenemos un gran problema, porque tras el archivo del proyecto habría que llamar al director y escuchar cómo piensa encarar las transformaciones de la Dirección, ya que me parece que tiene una responsabilidad y, además, sabemos de su compromiso; por lo menos, así lo manifestó. Es decir que deberíamos saber cómo se va a encarar el proceso de aquí en adelante, ya que naufragó la otra posibilidad. Ese sería un primer paso para estudiar cómo podemos colaborar en esa transformación. Yo creo que ahí tenemos un problema, porque no sé si desde el lado público podremos dar solución a muchas de las cosas que aquí se plantearon. Ojala que sí.

También pienso en el rol de la Dirección en cosas que se vienen. Tal vez alguno piensa que estoy loco, pero yo señalaba al director, en una de sus visitas, que el instituto que se iba a crear iba a ser el centro, por ejemplo, si se encaraba la propuesta de los presidentes uruguayo y argentino de la organización del Mundial del 2030. Eso va a pasar, fundamentalmente, por ustedes, y es algo que, de concretarse, necesitará un esfuerzo muy grande del Estado, de la gente que sabe, de los que conocen, para llegar a tiempo y para dar garantías. Tenemos muy malas experiencias de lo que ha pasado cerca, ejemplos de cosas que no sería bueno repetir en cuanto al manejo de los fondos ni a la calidad de la obra. En eso la Dirección ha sido garantía y creo que necesita un refuerzo. En realidad, si bien esto quizá pueda parecer algo medio alocado y alejado, si hoy no solucionamos estas cosas, será imposible encarar algo serio y bien hecho de cara al 2030. Inclusive,

he leído informes de economistas que plantean que una buena noticia, como puede ser la organización del Mundial, puede terminar siendo una gran tragedia desde el punto de vista económico y desde un montón de situaciones más si no se maneja bien. Creo que los uruguayos podemos manejarlo bien. Este es un tema importante para encarar como Comisión.

Agradezco mucho la información que nos han brindado para seguir trabajando en el asunto.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar). El Inosa surge a partir de un acuerdo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y los trabajadores. Ahora se archivó el proyecto y ustedes vienen a plantear el fortalecimiento de la Firección frente a ese espacio vacío. Pero no nos negamos a admitir la posibilidad de reflotar el debate sobre el Inosa

¿Ha habido intercambio entre las autoridades del Ministerio y la organización sindical sobre estos aspectos? Nosotros somos una Comisión asesora del Parlamento y podemos contribuir a reflotar o no un proyecto de ley y a transformar el Estado, pero hay competencias ejecutivas que corresponden a los ministerios. La duda es si el marco de acuerdo se interrumpió o si esto es parte de una nueva etapa de discusión entre el Ministerio y ustedes. El tema es saber en qué escenario estamos discutiendo.

SEÑOR BENÍTEZ (Alejandro). Hay algunas preguntas que están muy interrelacionadas, por lo que daremos una respuesta general.

Hasta ahora, en las propuestas que presentábamos, siempre planteábamos a las distintas direcciones que han pasado la reformulación de la Dirección Nacional de Arquitectura. Cuando nos enteramos de este proyecto, al principio no tuvimos participación, pero cuando asumió este director nos llamó para comunicarnos la iniciativa. En ese momento, sí se nos dio participación y entendimos que la reformulación de la Dirección, dentro de la Administración Central se hace difícil por los tiempos actuales de funcionamiento, porque, como planteaba hace un rato, contratar a un funcionario lleva un tiempo tal que hace inviable y muy costosa la obra. Conseguir la presupuestación también lleva mucho tiempo. Nosotros no somos un organismo recaudador inclusive, creo que el director nacional lo manifestó acá ; entonces, cuando se hace una obra, al final se devuelve plata de lo que corresponde a los sueldos de los funcionarios. O sea que parte de lo que se cobra por la obra se devuelve a Rentas Generales. Entonces, se hace difícil para la Dirección financiar un montón de cosas e, inclusive, la capacitación de los funcionarios.

Esta Dirección ha hecho algo de capacitación, pero todavía es muy poca. De todos modos, resaltamos que con esta poca cantidad de funcionarios y con la estructura tan rígida y mínima a la que hemos llegado se han hecho obras muy importantes. Recientemente se terminó el edificio de la Fiscalía. Se realizó en dos meses un proyecto en la Colonia Etchepare para la construcción del lavadero y de la cocina, en intervenciones mixtas, porque no podemos intervenir solos obras de esa magnitud.

También estamos haciendo el proyecto del nuevo local para el Museo de Historia Natural; la obra correspondiente tiene que terminar en julio.

Las obras las encaramos igual y con miles de esfuerzos. La gente ha ido a trabajar de noche. Un compañero fue la semana pasada a trabajar a la Fiscalía a las tres de la mañana, porque hay que solucionar cosas. No restamos el brazo al trabajo. Los compañeros han ido los fines de semana, porque se los requiere y van, pero sabemos que se cuenta con poca gente y que son pocos los que tienen que estar corriendo para todos lados.

Lo que vemos dentro de la Administración es un límite. Por eso, valoramos el proyecto para salir de la Administración central, porque entendemos que ahí esos límites se abren. Actualmente, hay una posibilidad con la ley de presupuesto, porque se votó la posibilidad de contratar eventuales, pero el proceso igual es largo. Entonces, por más que está esa herramienta, también tiene límites. Dentro de un organismo descentralizado habría otras facilidades, que llevarían a que las obras se pudieran encarar de otra forma, en menos tiempo, con menos limitaciones que tornaran caras o hasta inviables algunas.

Nosotros entendemos como bien mencionaba el señor diputado Lafluf Hebeich el tema de convenios con las intendencias. Entendemos que tiene que haber bolsas de trabajo en el interior y dar posibilidades a lugares donde no hay demasiado trabajo a efectos de que, de ese modo, también podamos hacer una obra social, por lo menos en cuanto a los peones, ya que si la mano de obra es del lugar, no hay necesidad de trasladarla de un lugar a otro. Eso es parte de las propuestas.

En cuanto al intercambio, con el director es continuo, a tal punto que las modificaciones fueron reformas al proyecto que presentamos nosotros. Él las revisó y entendió que eran correctas. Tenemos intercambio, pero estamos limitados por todas esas otras situaciones.

Por otra parte, últimamente hemos tenido algún intercambio con el señor ministro, y quedó pendiente todavía no nos ha llamado, aunque se lo volvimos a reiterar una propuesta suya de hacer una reunión solo para ver el futuro de la Dirección. Pero él tenía una visión bastante negativa en cuanto al futuro de la Dirección. O sea que no sabemos qué es lo que va a salir de esa instancia.

Nosotros entendíamos que el proyecto era bueno. Él nos manifestó que también, que entendía como positivo el proyecto de descentralización, que daba otras posibilidades de trabajo, pero ahora ha sido archivado. Precisamente, al respecto tengo la duda de cuál es el plazo para desarchivarlo; algo vi al respecto en la versión taquigráfica.

En cuanto a las posibilidades de estructura actual, ya conversamos con el director nacional la posibilidad de que, en caso de que esto fuera encaminándose, ir haciendo cambios en la estructura y en el funcionamiento interno de cada oficina, para poder encarar al nuevo organismo, porque vemos que esos aspectos también están muy anticuados y el funcionamiento no es el adecuado. No se trabaja igual que como funciona cualquier estudio de arquitectura. Las oficinas son muy independientes y creemos que es necesario trabajar más en grupo.

SEÑOR SIMA (Mario). Nosotros venimos a plantear el tema de la Dirección Nacional de Arquitectura y los cambios que entendemos que deben hacerse, porque lo que tenemos hoy es la Dirección Nacional de Arquitectura; por eso lo planteamos de esa forma.

Los cambios hay que hacerlos. Sea la Dirección Nacional de Arquiectura o sea el Inosa, entendemos que los cambios deben hacerse y son compatibles en cualquiera de las dos formas jurídicas. Lo que cambia, precisamente, es la forma jurídica. Evidentemente, pasar al Inosa sería un poco más riesgoso, porque todos sabemos que un organismo descentralizado implica ciertas cuestiones y, si no funciona, es muy complicado. Es un cambio que queremos hacer paulatinamente, y las estructuras las queremos armar también despacio y que queden bien hechas, para no tener un gran elefante sin nada dentro.

Entonces, hasta que pasó lo del archivo del proyecto, había un compromiso con el director de trabajar en conjunto. El diálogo siempre está, pero al día de hoy, como el proyecto del Inosa está archivado, entendimos que teníamos que ir un paso más arriba y plantear nuestra preocupación a otro nivel.

Comparto totalmente las palabras del señor diputado Peña. Creo que hay que tener una visión a futuro de todo esto. Se vienen cosas que pueden llegar a ser muy importantes y, si hoy la Dirección Nacional de Arquitectura no enfrenta sus problemas y arregla la interna, podemos llegar a cometer muchos errores. Lo que está planteado para el gremio de funcionarios de oficinas de Arquitectura es que, si no hay Inosa, hoy no hay nada, no hay un proyecto ni una visión a futuro de cómo va a seguir esto. Todos los días se van funcionarios, todos los días pasan cosas diferentes y no hay perspectiva de que alguien nos diga qué puede pasar con la Dirección Nacional de Arquitectura.

Nosotros no queremos tener una dirección en la que no haya nada, algo que esté dentro del Estado pero que no cumpla ninguna función, porque sería innecesario. Entonces, la reflotamos o vemos cuál es el camino a seguir.

SEÑOR ALEJANDRO (Sebastián). Hemos tenido charlas con el señor ministro. Cuando hablamos de cambiar la Dirección Nacional de Arquitectura, dentro de la Administración Central tenemos que hacer una reestructura. Cuando hablamos de una reestructura, en la Oficina Nacional del Servicio Civil nos piden una reestructura ministerial. Cuando hablamos de flexibilizar la Dirección Nacional de Arquitectura, no estamos hablando de flexibilizar los controles económicos; estamos hablando de flexibilizar este tipo de cosas. Hoy, si queremos hablar con el señor ministro, tenemos que hacerlo de una reestructura de todo el Inciso, de las nueve direcciones que tenemos, con la complejidad que implica, porque la Cartera es casi como una intendencia, por la gama de funciones que hay. Tenemos profesionales de todo tipo, tareas de todo tipo. Entonces, estamos hablando de algo complicado si se encara a nivel ministerial.

Nosotros no teníamos estructuras, organigramas ni cosas ya hechas, pero sí la posibilidad de discutir al respecto. Por eso nos estábamos agarrando del Inosa. Tenemos la posibilidad de discutirlo. Estas cosas que estamos hablando, que pasan en todas las empresas, podemos implementarlas dentro de la Dirección Nacional de Arquitectura. Al irse el Inosa, no es solo que se va el descentralizado, sino esa posibilidad, porque cuando hablamos de hacer una reestructura a nivel de la Administración Central, nos referimos a una reestructura que no digo que esté mal, pero sabemos que pasa por la Oficina Nacional del Servicio Civil y por el Ministerio de Economía y Finanzas, con todas las trabas que ello conlleva. Y no es que esas trabas estén mal, pero quiero que entiendan que nosotros somos como una intendencia, por todos los rubros y las distintas cosas que hacemos dentro del Ministerio. Además, al haber tantas direcciones, hay tantos gremios como direcciones, y no solo se daría esa discusión general, sino que cada dirección tendría que debatir para después elaborar un proyecto en común. Es por esto que estamos interesados en el Inosa. No se trata de que queramos salir de la Administración Central por temas de control. Estamos a favor de los controles. Más que nadie estamos a favor de los controles, y creemos profundamente que en el Inosa se pueden establecer los controles.

Hoy se hablaba de jerarquizar la Dirección Nacional de Arquitectura, pero nosotros no venimos acá a pedir que se jerarquice la Dirección Nacional de Arquitectura; venimos para tratar de que la Dirección Nacional de Arquitectura no se termine de desmantelar. Venimos a eso, no a jerarquizar algo. Pedimos por favor que la Dirección Nacional de Arquitectura no se termine de desmantelar.

Queremos que entiendan lo complicado que es hacer estos cambios dentro de la Administración Central.

SEÑOR BENÍTEZ (Alejandro). Quería dar un ejemplo de una sección de la Dirección Nacional de Arquitectura, que es la dirección de estructuras, para que vean la situación en la que estamos. Esa sección contaba con trece funcionarios ingenieros, arquitectos y ayudantes que realizaban el cálculo de las estructuras y de los andamios de todas las obras. Hasta las obras de pintura necesitan andamios; por lo tanto, todo pasaba por ahí. En la actualidad, no hay ningún funcionario. Entonces, se tuvo que hacer un convenio por un año con la Universidad para que mandaran a una arquitecta para hacer los cálculos. En el momento en que se terminaron los funcionarios, estuvo parado un tiempo el tema del cálculo de andamios y no se podía seguir adelante con las cosas. Estamos en ese nivel de decadencia.

Dentro de la Administración es difícil reponer esas carencias, porque se hizo un llamado y la mayoría de los funcionarios que trabajan en eso lo hacen muy bien afuera y el sueldo de la Administración Central no les sirve; por lo tanto, no hubo ofertas para ingresar. Sí se puede cambiar estando por fuera.

Quería hacer una consulta con respecto al desarchivo del proyecto. Leí que había tres días para el desarchivo. Nosotros solicitamos la reunión con esta Comisión el día 2 de noviembre y el archivo fue el 7 de noviembre. No sé si se puede hacer algo.

SEÑOR PRESIDENTE. Nosotros recibimos la solicitud de audiencia el día 3 de noviembre, pero no tiene nada que ver una cosa con la otra.

Paso a explicarles un poco la mecánica de funcionamiento, porque no tienen por qué conocerla. Cuando se archiva un proyecto, ya no se trabaja más en él. Lo que sí se puede hacer es presentar otro proyecto y empezar en él.

El señor diputado Adrián Peña fue el único que votó en contra el archivo del proyecto y le comunicamos que, si quería plantear el desarchivo, tenía ocho días de plazo para hacerlo, y todavía no han vencido. Mañana se vence ese plazo.

Estábamos trabajando sobre el proyecto inicial. Después hubo propuestas de modificación que no se incluyeron. Se habían conversado, pero no fueron incluidas. Si la Dirección y el Ministerio están de acuerdo en presentar un nuevo proyecto, tendrían que incluir las modificaciones, pero nosotros vamos a llamara a la Dirección, porque lo que nos dejan es un trabajo muy interesante, no pensando en el Inosa, sino en la Dirección Nacional de Arquitectura actual. Además, queremos conocer qué es lo que van a hacer de ahora en más.

Lo que han presentado, lo que la manifestado la dirección de obreros y la asociación de profesionales coincide en cuanto a que, de seguir así, en un tiempo la Dirección Nacional de Arquitectura quedaría

desmantelada y no se podría hacer frente a las tareas que hoy están realizando, que involucran obras interesantes de la Administración Central y de los servicios descentralizados.

Nosotros estamos abiertos a recibir todas las propuestas. Acá se evalúa qué es lo mejor en este caso, porque quien inició la presentación y la llevó al ministro fue la asociación de obreros de la Dirección Nacional de Arquitectura y, como cambió la interna del sindicato y en una asamblea resolvieron oponerse al proyecto en el que estábamos trabajando, nos pareció que lo mejor era el archivo.

Pero estamos abiertos a seguir trabajando en otra propuesta, mejorada, como se estaba conversando.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Por más que yo proponga el desarchivo del proyecto, los votos no están. Yo lo puedo proponer, en la misma línea de lo que señalé en la sesión pasada, pero para aprobarlo hace falta voluntad política. Creo que el Partido Nacional votaría en contra y no sé qué haría el Frente Amplio. Si el Frente Amplio está dispuesto a cambiar su posición esto sería viable. Si hay voluntad política con gusto hago el planteo, pero no quiero jugar con la expectativa de ustedes ni con la de todos los demás.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar). Creo que está bien que se desarchive antes de que se venzan los plazos. De cualquier forma en el próximo período se puede pedir el desarchivo. Tuvimos un año y medio por no decir dos y hace unos días tuvimos que tomar una decisión. Yo no sé si el presidente habló con el director, pero tenemos a los obreros que están en total desacuerdo con el proyecto. Yo estoy de acuerdo con que se desarchive pero hoy no vamos a comprometer ningún voto. Propongo que se siga trabajando este otro camino para que no se caigan las dos cosas: la Dirección Nacional de Arquitectura y el Inosa. Después se verá si la solución es el Inosa.

Propongo que se cite nuevamente al director

SEÑOR PRESIDENTE. Fue lo que propusimos. La Comisión decidirá si seguimos manejando la posibilidad de desarchivarlo o si lo pasamos al pleno de la Cámara para discutir porque este es un asunto político.

SEÑOR SIMA (Mario). Usted dijo que se había tomado la decisión de archivarlo porque los obreros estaban en contra…

SEÑOR PRESIDENTE. Eso fue una parte de la discusión.

SEÑOR SIMA (Mario). Si hubiera un nuevo proyecto con modificaciones presentado por alguien más ¿se daría discusión de nuevo?

SEÑOR PRESIDENTE. Cualquier proyecto nuevo que ingrese la Comisión lo tiene que tratar. Puede ser el mismo con modificaciones pero la Comisión deberá tratarlo.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Quizás se puede aprovechar para presentar un proyecto mejorado y con mayor acuerdo de todos los partidos.

Yo creo que le asiste un poco de razón al presidente en el sentido de que este proyecto se nos presenta como un proyecto consolidado con la Dirección pero los que lo impulsaron son los que hoy le sacan el respaldo.

SEÑOR ALEJANDRO (Sebastián). Está buena la idea de presentar un nuevo proyecto. Nosotros tenemos comunicación entre todos. El lunes estuvimos en Afdna MTOP porque la idea es plantear cosas en conjunto. Quizás esta sea la oportunidad de plantear algo distinto.

Nosotros tenemos dos alternativas: descentralizar, salir del ámbito de la Administración Central o quedar en el ámbito de la Administración Central. Si quedamos dentro del ámbito de la Administración Central en la próxima rendición de cuentas tendremos que incluir algunos conceptos. Si estuviéramos hablando de la reestructura de un Ministerio estaríamos hablando de un trabajo largo y nosotros en la Dirección de Arquitectura no tenemos tiempo. Nosotros tenemos que tratar de resolver lo antes posible.

SEÑOR PRESIDENTE. Vamos a convocar nuevamente al director. Me gusta saber que están en contacto todas las asociaciones. Es bueno que haya consenso de los trabajadores para que no pase lo que pasó durante este año y medio que venimos trabajando. Tenemos dos posibilidades y una lleva más tiempo que la otra.

Está la propuesta de presentar un nuevo proyecto con todo los acuerdos importantes o reforzar lo que hoy está en la Dirección Nacional de Arquitectura.

La primera semana de diciembre vendrá el señor ministro e incluiremos en el orden del día este tema.

Agradecemos mucho vuestra presencia.

Se levanta la reunión.